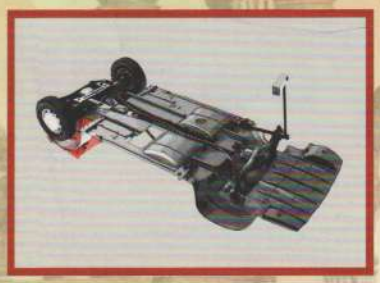
Рекомендуемая цена: 499 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ



СБОРКА МОДЕЛИ

№ 32

ПЕРВЫЙ РЕСТАЙЛИНГ «ЖИГУЛЕЙ»

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248

00032

9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 32, 2019

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220,
Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк»,
г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 9100 экз.
Цена: 499 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2019 Hachette Collections, France
© 2019 Ашет Коллекция
© 2019 Ашетт Коллексьон Україна

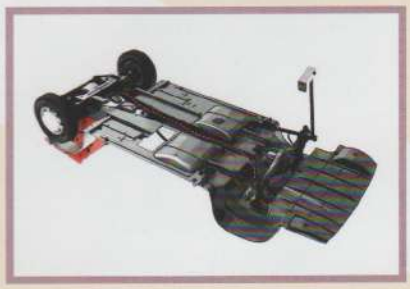
Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 24.01.2019.
Дата выхода в свет: 11.04.2019.

Фотографии и иллюстрации:
Стр. 6, 7 (слева) © РИА Новости; Стр. 7 (справа вверху), 9 (внизу) © частная коллекция; Стр. 7 (внизу), 8 (внизу) © фотобанк Лори; Стр. 8 (вверху) © TASS; Стр. 9 (вверху) Charlie/Wikimedia Commons; Стр. 10 © AKG; Стр. 11 (вверху, вторая сверху) © Dennis Elzinga/Wikimedia Commons; Стр. 11 (третья сверху) © Deamstime; Стр. 11 (внизу) IFCAR/Wikimedia Commons.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3



Сборка амортизаторов

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

Первый рестайлинг «Жигулей»

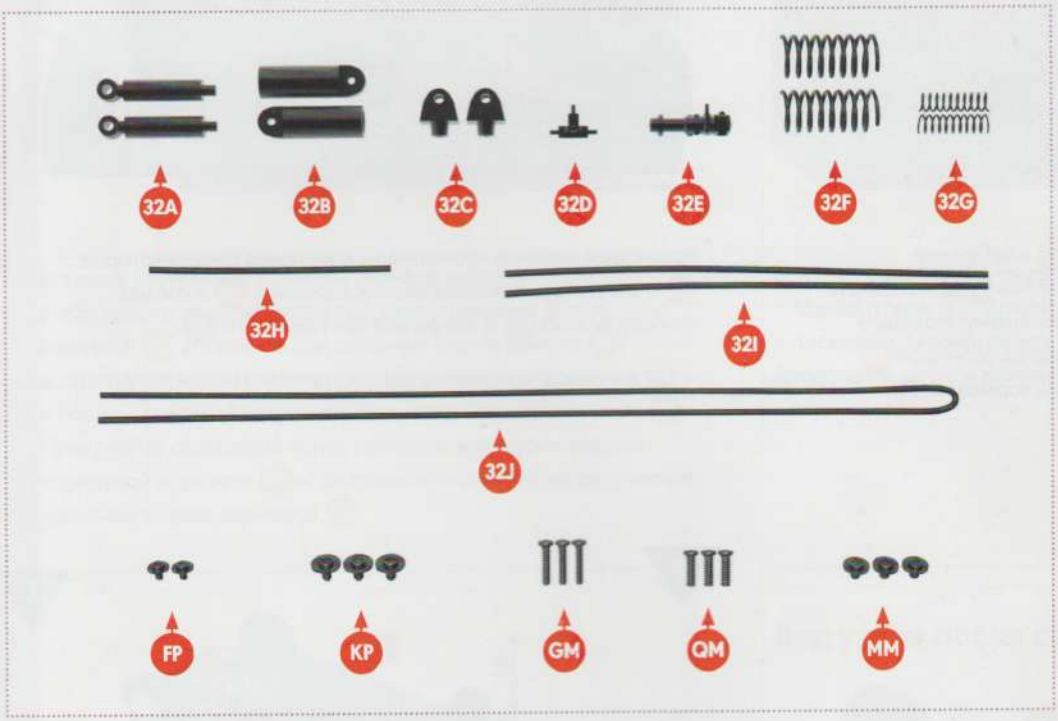
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

Народная мечта «Фольксваген Пассат В3»

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

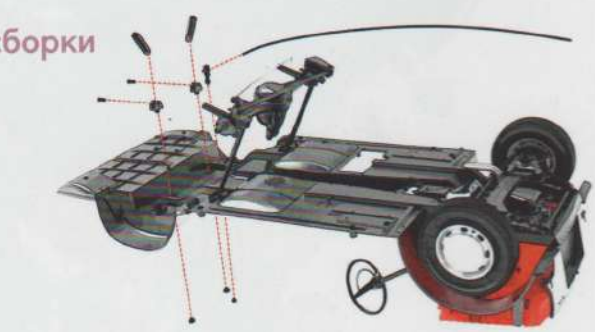
Сборка амортизаторов

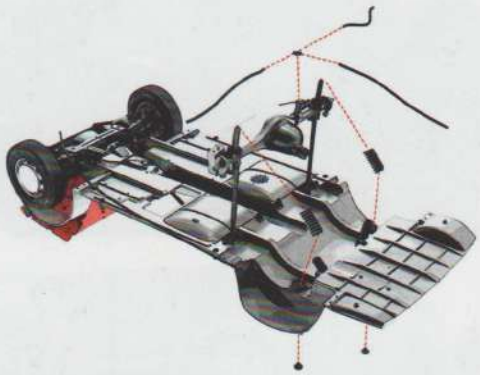
Используя детали, полученные с этим номером, соберите и установите на вашу модель амортизаторы задней подвески.

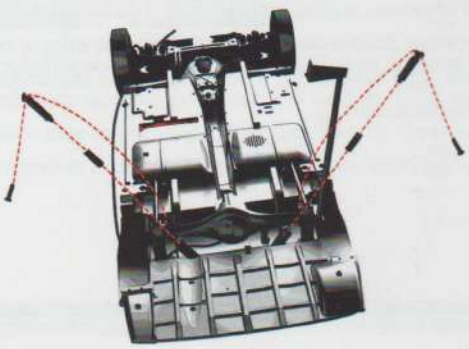


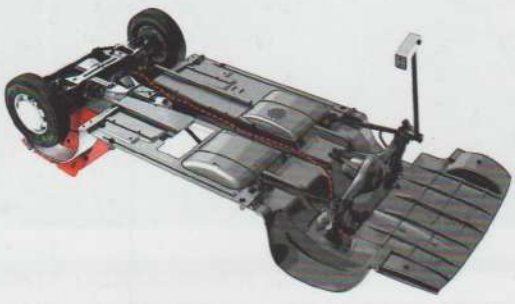
- 32A Резервуар амортизатора (2 шт.)
- 32B Кожух амортизатора (2 шт.)
- 32C Верхний кронштейн крепления амортизатора (2 шт.)
- 32D Тройник трубопроводов задних тормозов
- 32E Регулятор давления задних тормозов
- 32F Пружина задней подвески (2 шт.)
- 32G Внутренняя пружина заднего амортизатора (2 шт.)
- 32H Левая трубка подачи тормозной жидкости
- 32I Правая и центральная трубки подачи тормозной жидкости (2 шт.)
- 32J Трубопровод контура привода задних тормозов
- FP Винт M1,7 × 3 × 5 мм (2 шт.)
- KP Винт M2,3 × 4 × 7 мм (3 шт.)
- GM Винт M2,0 × 9 мм (3 шт.)
- QM Винт M2,3 × 7 мм (3 шт.)
- MM Винт M2,3 × 3 × 6 мм (3 шт.)

Схемы сборки



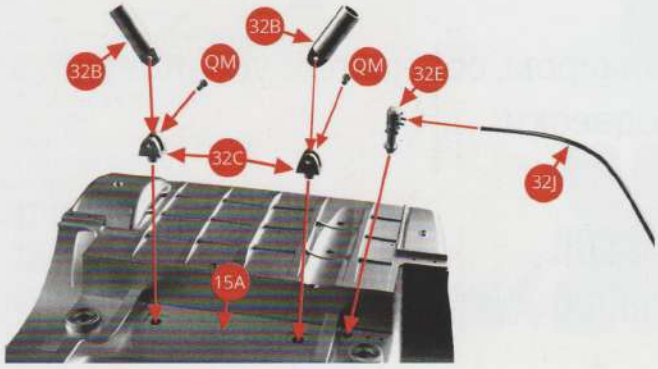






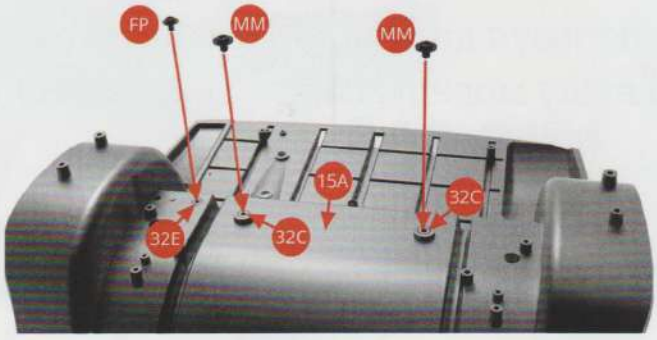
СБОРКА МОДЕЛИ

1



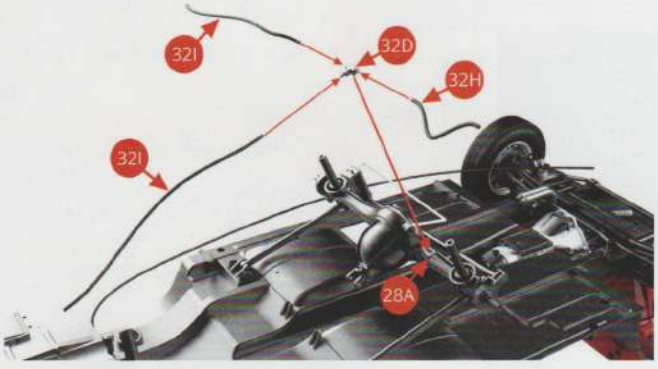
Соедините кожухи амортизаторов 32B с верхними кронштейнами крепления амортизаторов 32C и закрепите винтами QM от малого отверстия к большему. Наденьте на патрубок регулятора давления задних тормозов 32E трубопровод контура привода задних тормозов 32J.

2



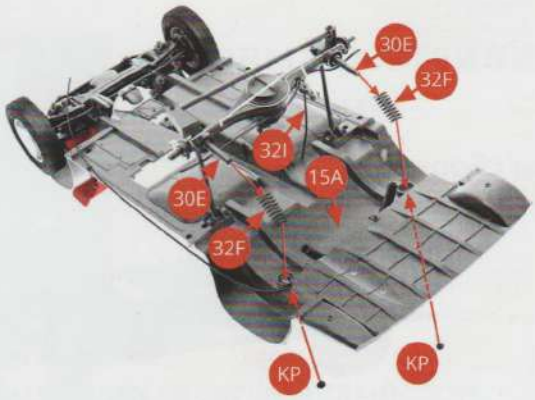
Установите верхние кронштейны крепления амортизаторов 32C и регулятор давления задних тормозов 32E в гнезда на полу кузова 15A и закрепите винтами MM и FP.

3



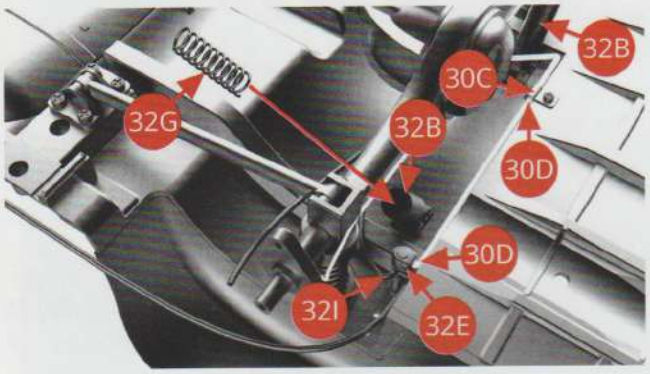
К тройнику трубопроводов задних тормозов 32D присоедините левую 32H, а также правую и центральную 32I трубки подачи тормозной жидкости. Присоедините тройник трубопроводов задних тормозов 32D к пазу балки заднего моста 28A.

4



Надев пружины задней подвески 32F на нижние опоры 30E, поворотным движением совместите концы опор с гнездами опор на полу кузова 15A и закрепите их с обратной стороны винтами KP.

5



Вставьте внутренние пружины заднего амортизатора 32G в оба кожуха амортизатора 32B. Рычаг привода регулятора давления 30D заправьте под опорную втулку рычага 30C, а свободный конец рычага привода регулятора давления 30D – в паз под головкой регулятора давления задних тормозов 32E. Прикрепите свободный конец центральной трубки подачи тормозной жидкости 32I к свободному патрубку на регуляторе давления задних тормозов 32E.

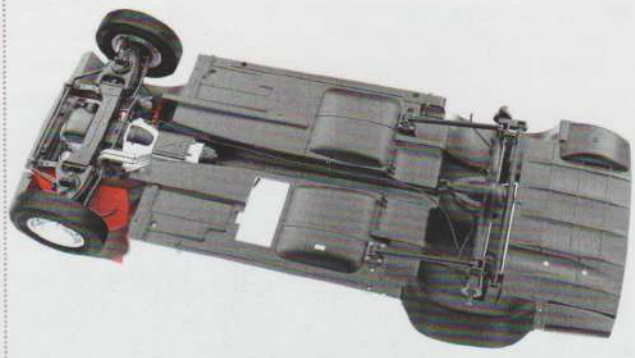
6

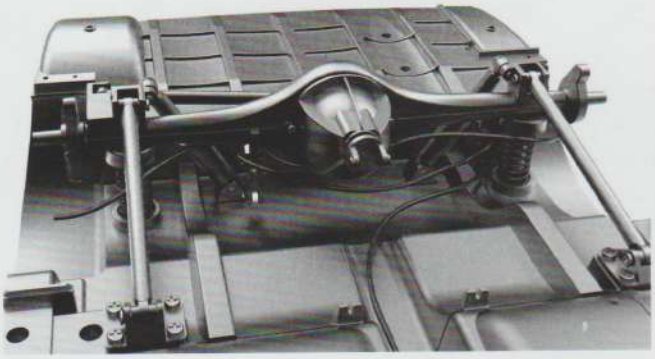
Вставьте резервуары амортизаторов 32A в оба кожуха амортизаторов 32B. Закрепите втулки резервуаров на левом 30A и правом 30B кронштейнах крепления задней головки нижней продольной штанги винтами GM.

7

Проведите трубопровод контура привода задних тормозов 32J под балкой заднего моста 28A вдоль пола кузова 15A и, продев с левой стороны двигателя вверх, закрепите на оставшемся свободным патрубке главного тормозного цилиндра 23A.

Вид узлов после сборки





Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

Первый рестайлинг «Жигулей»

Практически сразу же после начала серийного производства ВАЗ-2101 был дан старт работам по «омоложению» дизайна и приданию автомобилю более современных черт. Для потребителя «единичка» была новинкой, но для завода – пройденным этапом.

Действительно, ВАЗ-2101, внешне почти идентичный автомобилю «Фиат 124» (Fiat 124), в начале 1970-х выглядел если не устаревшим, то немного отстающим от новых веяний автомобильной моды. Это прекрасно понимали итальянцы, начиная с 1966 года постоянно менявшие облик автомобиля. Отставать было нельзя.

Работа над новым образом

Задачу обновления облика машины главный конструктор ВАЗа В. С. Соловьев поставил перед художниками в 1971 году. Считается, что это была инициативная работа. Но вряд ли она могла пройти мимо директора ВАЗа В. Н. Полякова, а если учесть, что по совместительству он одновременно занимал пост заместителя министра автомобильной промышленности СССР, то становится понятно, что задание это вполне могло быть негласно инициировано руководством. Дело в том, что договор с итальянцами предусматривал освоение трех моделей, две из которых – универсал и люксовый седан – еще только готовились к запуску в серию. Афишировать в этих

ВАЗ-21011 на выставке, посвященной 50-летию советского автомобилестроения (1924–1974), на площадке ВДНХ СССР (ВВЦ). 1974 год.

Автомобиль «Москвич-412» имел квадратные фары. 1970 год.

условиях модернизацию базовой версии, только год назад начавшей сходить с конвейера, было нельзя.

Работа дизайнеров над обновлением облика ВАЗ-2101 очень быстро зашла в тупик, поскольку кузов «единички» отличался гармоничными законченными формами. Улучшить что-то в рамках быстрой модернизации, не меняя кузовные панели (а именно такая задача была поставлена – кузовные штампы менять никто не собирался) было довольно трудно. Художники-конструкторы Владислав Пашко и Владимир Антипин попробовали начать с фар, понимая, что именно «глаза» автомобиля и облицовка радиатора в первую очередь формируют его облик. У «Москвича-412» заимствовали прямоугольные фары и разместили их на черном фоне в хромированной рамке. Испробовали также несколько вариантов облицовки радиатора – от тонкой полоски до мелкоячеистой решетки. Подфарники взяли у модели ВАЗ-2103. Результат удручил – создавалось ощущение, что на ВАЗ-2101 надели карнавальную маску «Москвича».

Затем усилия художников разделились. Пашко создал пластилиновый макет, правда, узнать в нем «Жигули» первой модели было невозможно, а значит, эта работа никак не укладывалась в рамки задания. Антипин продолжил эксперименты с оптикой и облицовкой радиатора, пытаясь выжать максимум из варианта с круглыми фарами. Наиболее интересной выглядела попытка установить двухсекционные подфарники на торцах

Так выглядел «Фиат 125р» с подфарниками на торцах передних крыльев на обложке буклета, посвященного победе польской команды на ралли 1970 года.

Дополнительная маркировка

Модели, оснащаемые мотором 1,3 л, получали в дополнение к индексу цифру 1 или 3: ВАЗ-21011, ВАЗ-21021, ВАЗ-21033. В середине 1980-х годов наиболее массовой модификацией «шестерки» стала версия ВАЗ-21063 именно с 1,3-литровым мотором.

ВАЗ-2103 «Жигули» на ВВЦ. 2014 год.

Электромобиль ВАЗ-2801 на улице Тольятти. 1 января 1984 года.

передних крыльев, как у польского «Фиат 125р» (FIAT 125p), а между ними поместить черную пластиковую облицовку радиатора. В целом же, становилось ясно, что для удачного обновления требуется бóльшая свобода действий.

Новый двигатель

Тем временем приятный сюрприз преподнесли конструкторы-двигателисты и технологи. Тот факт, что можно создать две новые модели мотора, увеличив диаметр цилиндров с 76 до 79 мм, откровением не был. Это позволяло сделать большее расстояние между осями цилиндров. В результате из 62-сильного двигателя ВАЗ-2101 рабочим объемом 1,2 л получался 69-сильный объемом 1,3 л, а из полуторалитрового 75-сильного ВАЗ-2103 – 80-сильный объемом 1,6 л. Фактически это было заводское форсирование мотора с целью увеличения мощности при сохранении прежней периодичности капремонта. Модернизация увеличила объемы сжигания топливной смеси при одновременном уменьшении хода поршня. Расход топлива изменился в бóльшую сторону незначительно, зато мотор стал более «приемистым». Максимальный крутящий момент вырос до 9,6 кГм, позволяя автомобилю разгоняться до 100 км/ч на пару секунд быстрее обычного ВАЗ-2101. Максимальная скорость возросла до 143 км/ч.

В остальном 1,3-литровый двигатель (если быть абсолютно точным, объем мотора составлял 1294 см^3) ничем не отличался от стандартного мотора ВАЗ-2101. Все его принципиальные конструктивные особенности – верхнее расположение распределительного вала газораспределительного механизма, межцентровое расстояние цилиндров, цепной привод газораспределительного механизма, алюминиевая головка блока цилиндров, чугунный картер и т. д. – остались прежними.

Стоит отметить, что при улучшении характеристик двигателя сохранились и все его недостатки: повышенный шум от цепного привода ГРМ; необходимость периодической регулировки оборотов холостого хода; сложная регулировка клапанов и, наконец, возможность использования только в автомобилях заднеприводной компоновки.

Тем не менее для своего времени этот мотор был передовым техническим решением.

Забегая вперед, скажем, что впоследствии именно этот 1,3-литровый мотор стал основой при создании двигателя ВАЗ-2105 с ременным приводом газораспределительного механизма. Кроме того, его устанавливали и на другие модели Волжского автозавода, он вообще оказался самым используемым в автомобилях «классического» семейства.

Водители ВАЗа обсуждают результаты испытаний автомобилей на заводском полигоне. Тольятти. 1 октября 1973 года.

Автомобиль ВАЗ-21011. 2012 год.

Народная мечта «Фольксваген Пассат B3»

К середине 1990-х годов на улицах российских городов иномарки начали активно теснить отечественные автомобили. Автомобильный поток состоял из автомобилей самых разных производителей, модификаций и всевозможных годов выпуска. Но не узнать среди них «Фольксваген Пассат B3» было нельзя.

«Фольксваген Пассат B3 Вариант».

Третий «Пассат» был в 1990-х прекрасен, как сбывшаяся мечта. Счастливые обладатели ловили восторженные взгляды водителей и пешеходов, слышали восхищенные вздохи. Людей, даже просто посидевших за его рулем, отечественный автопром терял навсегда.

Элегантный «немец»

Третий «Пассат», а если быть абсолютно точным – автомобиль «Фольксваген Пассат B3» (Volkswagen Passat B3) дебютировал на Женевском автосалоне в марте 1988 года. В отличие от моделей 1-го (B1) и 2-го (B2) поколений, базировавшихся на платформе «Ауди 80» (Audi 80), этот автомобиль был построен на собственной платформе «Фольксваген», не имевшей ничего общего с «Ауди». Использованная для B3 платформа применялась и для автомобиля «Фольксваген Гольф» (Volkswagen Golf).

По мнению критиков, «Фольксваген Пассат B3» имеет несколько несбалансированный дизайн. Быть может и так – специалистам виднее. Однако именно дизайн с опущенной острой линией капота и несколько завышенной относительно него линией багажника и сформировал образ с ярко выраженной индивидуальностью (в отличие, кстати, от современных моделей). Дополнял экстерьер и необычно оформленный передок с прямоугольными фарами и отсутствующей решеткой радиатора. Кузов «B3» отличался неплохой аэродинамикой. Достаточно сказать,

Мечта отечественных автолюбителей 1990-х – народный немецкий автомобиль «Фольксваген Пассат B3».

Сборка двигателей автомобилей «Фольксваген». Восточная Германия. 1990-е годы.

что его коэффициенту аэродинамического сопротивления 0,28 могут позавидовать многие современные автомобили. Салон «Пассата» выглядит традиционно по-немецки – просто и суховато, – но отличается выверенными эргономическими показателями. А по сравнению с отечественными автомобилями середины 90-х он казался верхом совершенства и комфорта. Рулевое колесо – четырехспицевое с толстым ободом, приятным на ощупь. Наиболее заметная деталь на центральной консоли – круглые рукоятки управления климатом, которые на момент появления модели только входили в моду. На простых версиях «Фольксваген Пассат B3» устанавливались простые передние кресла почти без боковой поддержки, но более мощные машины оснащались сиденьями с вполне рельефным профилем. Задний диван предназначался для троих человек, о чем говорила его плоская компоновка. Запаса пространства оставалось много как на передних, так и на задних местах.

Вместительный и удобный

«Фольксваген Пассат B3» – представитель среднего класса (класс D). Имелось всего два типа кузова: четырехдверный седан и пятидверный универсал. Двигатель располагался поперечно. Передняя подвеска – независимая, типа «макферсон». Задняя – полунезависимая конструкция с балкой. В рулевой механизм был интегрирован гидравлический усилитель. На всех версиях ставились дисковые тормоза на передних колесах, а на задних устанавливали два варианта: либо барабанные, либо дисковые.

Объем багажника у седана был больше, чем у универсала – 580 л против 495 л. В обоих случаях спинка второго ряда сидений складывалась вровень с полом, увеличивая объем до 870 и 1500 л соответственно. Во всех вариантах исполнения машины комплектовались компактной «докаткой».

Эксплуатационные характеристики

На «Фольксваген Пассат B3» устанавливалась широкая гамма бензиновых агрегатов объемом от 1,6 до 2,8 л. Наименее производительным и даже слабоватым для такой машины был 1,6-литровый мотор, который в карбюраторной версии имел мощность 72 л. с. и 125 Нм крутящего момента. Двигатель

Пограничный переход в Берлине после падения Берлинской стены: в Западный Берлин направляются «Трабант» и «Фольксваген Пассат», а оттуда ждут своей очереди «Ауди», «Мерседес», «Фольксваген-жук» и др. 11 ноября 1989 года.

«Фольксваген Пассат B4»

Четвертое поколение «Пассата», выпущенное в 1993 году, по сути, представляло собой рестайлинг третьего. Сильно изменились передок и оформление салона, в целом же машина осталась прежней и потребителями как отдельная модель даже не рассматривалась. Выпуск «Фольксваген Пассат B4» был прекращен в 1996 году, при этом более 60 % выпущенных машин составили универсалы.

того же объема с распределенным впрыском был несколько мощнее – 75 л. с. За ним следовали «четверки» объемом 1,8 л мощностью 90, 108 или 112 л. с. (142, 154 и 157 Нм соответственно), а также 160-сильный турбированный мотор с крутящим моментом 225 Нм. Шестнадцатиклапанный «атмосферник» объемом 2,0 л развивал 136 л. с. и раскручивался до 180 Нм, а восьмиклапанный – 115 л. с. и 166 Нм соответственно. «Топовая» версия «Пассата» третьего поколения комплектовалась 2,8-литровой 174-сильной V-образной «шестеркой» с крутящим моментом 240 Нм.

Дизелей предлагалось заметно меньше. Базовым вариантом считался 1,6-литровый 80-сильный агрегат с крутящим моментом 155 Нм, а в 1989-м его дополнили «атмосферником» объемом 1,9 л (68 л. с. и 127 Нм). В 1991 году появился 1,8-литровый турбодизель мощностью 75 л. с. с крутящим моментом 140 Нм. Все двигатели сочетались с 5-ступенчатой механической или 4-ступенчатой автоматической коробками передач, привод мог быть как передним, так и полным (система полного привода «синхро» (Syncro), аналогичная той, что устанавливалась на «Фольксваген Гольф»). В зависимости от двигателя и типа трансмиссии «Фольксваген Пассат B3» ускорялся до 100 км/ч за 8,2-19 с, а его максимальная скорость колебалась от 160 до 224 км/ч.

Если к безусловным достоинствам владельцы автомобиля относили надежную подвеску, вместительный салон, емкий багажный отсек, продуманность конструкции и, конечно же, внешний вид, то главными недостатками при эксплуатации в России были маленький дорожный просвет (от 120 до 150 мм) и низкий свес переднего бампера, который легко повреждался о снег и бордюры.

«Фольксваген Пассат B2».

«Фольксваген Пассат B1».

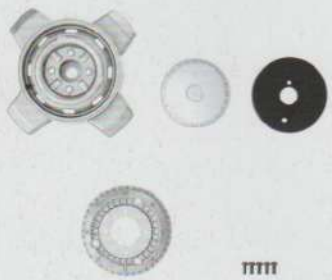
Логотип фирмы «Фольксваген».

«Фольксваген Пассат B4» производился с 1993 по 1996 год.

В НОМЕРЕ 33

- МОНТАЖ ДЕТАЛЕЙ ЛЕВОГО ЗАДНЕГО КОЛЕСА
- «НИВА»: ПОЛНОПРИВОДНЫЙ ДОЛГОЖИТЕЛЬ

ДЕТАЛИ НОМЕРА:



- НАРУЖНЫЙ КОЛЕСНЫЙ ДИСК
- ДЕКОРАТИВНЫЙ КОЛПАК
- ЩИТ
- ТОРМОЗНОЙ БАРАБАН
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2. © 2019 Ашет Коллекция. © 2019 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ ПАО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!